



Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning i ÅP 2018-2029

Företagsekonomisk konsekvensbeskrivning i ÅP 2018-2029

Inledning

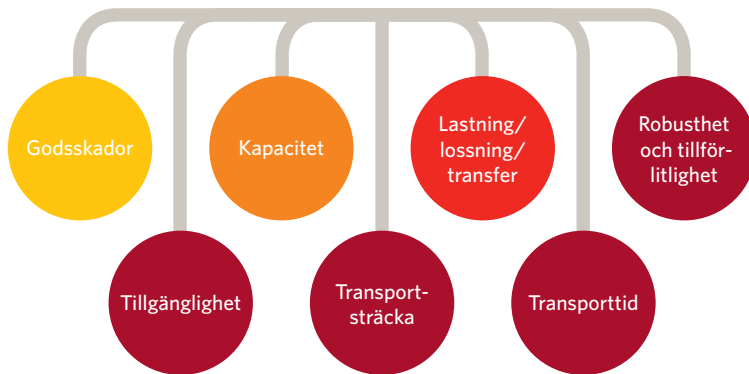
Företagsekonomisk Konsekvensbeskrivning (FKB) är en metod som syftar till att ge beslutsfattare bättre kunskap om konsekvenserna för näringslivet vid infrastrukturåtgärder. Metoden ska användas i samband med samlad effektbedömning (SEB) och innefattar en deskriptiv och en kvantitativ del. FKB ska utföras så tidigt i planeringen som möjligt, företrädesvis i fasen för Åtgärdsvalsstudien (ÅVS).

För varje åtgärdsförslag med godstransportanknytning genomförs en inledande mer översiktlig FKB som avgör ifall en fullständig FKB ska genomföras. I den inledande analysen ställs ett antal frågor som kan ge en indikation om storleksordningen på hur åtgärden kan påverka godstransporterna. I fall med stor påverkan ska en fullständig FKB genomföras. Resultaten av både den inledande och den fullständiga FKB redovisas i respektive SEB. Denna folder avser fullständiga FKB.



Metoden kan tillämpas på alla typer av åtgärder i samtliga steg enligt fyrstegsprincipen, samtidigt som dess omfattning och utformning kan anpassas till åtgärdens karaktär och storlek. De företagsekonomiska konsekvenserna bedöms utifrån effekter för godstransporter – näringslivets övriga transporter behandlas inte.

Sju parametrar inkluderas som kostnadsdrivare för företagens logistikrelaterade kostnader och som förväntas påverkas av olika infrastrukturåtgärder. Dessa är:



Robusthet och tillförlitlighet är de mest betydande faktorerna för företagen i samband med godstransporter. Det viktigaste är alltså inte hur lång tid transporten tar, utan snarare att företagen

vet när godset kommer fram. En annan faktor av vikt är systemperspektivet inklusive det långsiktiga arbetet gällande systemåtgärder. Fordonsvikter, regelverk, avgifter och styrmedel är andra faktorer som påverkar logistik och transportkostnad.

Om metoden för FKB

FKB är ett Excel-baserat verktyg. Det skiljer sig från övriga verktyg som används av Trafikverket genom att resultaten framställs med kvantitativa och kvalitativa data, baserade på intervjuer med näringslivsrepresentanter som berörs av åtgärden. I intervjuerna inhämtas uppgifter om företagens nuvarande transportsituation, antaganden om hur åtgärden kommer att påverka deras transportmöjligheter samt synpunkter och tankar kring åtgärden.

FKB är ett komplement till övriga analyser för åtgärder genom att den ger specifik information kring enskilda upplägg, istället för underlag som tagits fram med generella samband. En FKB påbörjas med en inledande analys som undersöker om åtgärden påverkar en eller flera transportparametrar, har kopplingar till godsrelevanta stråk eller noder samt om den har annan koppling till godstransporter i Sverige. Resultatet visar om och i vilken omfattning en FKB ska genomföras.

De företagsekonomiska effekterna beskrivs genom kartläggning av en eller flera transportkedjor som påverkas av åtgärden. Ett frågeformulär skickas till berörda företag. Svaren ska visa på hur åtgärden påverkar kostnader hos olika grupper som till exempel företag, intresseorganisationer och sammanslutningar av transportköpare. Det ska, tillsammans med intervjuer och annan data samt underlag i en SEB, bidra till en utförlig bild av åtgärdens påverkan på det svenska transportnätet och dess funktion.

FKB
är ett komplement till
övriga analyser

FKB
är ett Excel-
baserat verktyg



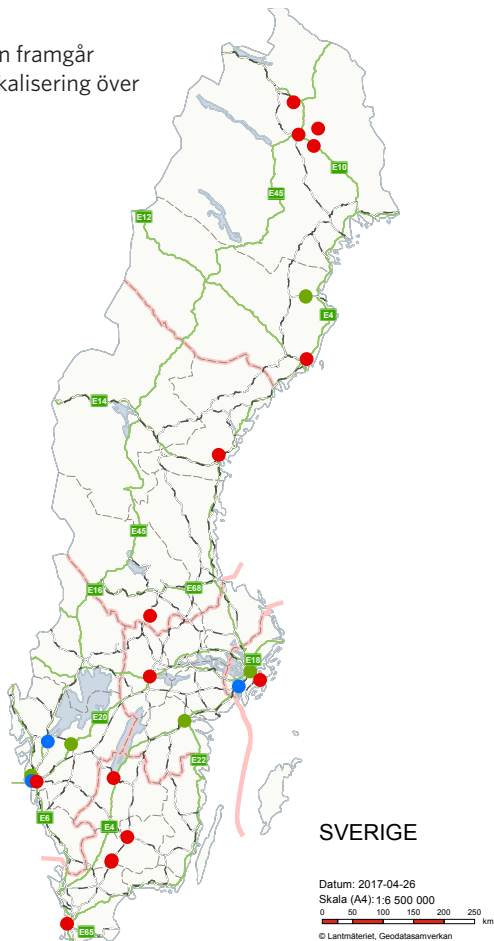
Företagsekonomisk konsekvens- beskrivning - Åtgärdsplaneringen 2018-2029

I Åtgärdsplaneringen 2018-2029 har ett 20-tal FKB genomförts, med tillhörande intervjuer av företag inom godstransporter på väg, järnväg och sjöfart. Fördelning mellan Trafikverkets regioner redovisas i tabell 1.

Tabell 1. Tabell med Trafikverkets regionindelning av utförda FKB inom ÅP 2018-2029 uppdelat på trafikslag.

	Sjöfart	Järnväg	Väg	Totalt
Stockholm	1	1	1	3
Väst	2	1	2	5
Mitt		2		2
Öst		1	1	2
Nord		5	2	7
Syd		5		5
Totalt	3	15	6	24

Figur 1. Nedan framgår geografisk lokalisering över utförda FKB.



Resultat av FKB

I sju FKB bedöms transportkostnaderna minska med mellan 5 till 15 % och i tio FKB är det små kostnadsförändringar i storleksordningen ± 5 %. Utöver dessa finns det FKB som anger minskning av transportkostnaderna, till exempel FKB E20 Vårgråda-Vara där kostnaderna beräknades minska med 1–5 %. I FKB Vänersjöfarten Trollhättekanal beräknas kostnaderna öka med 15 % och FKB E4 Lv 259 Tvärförbindelsen Södertörn saknar uppgifter. Att kostnaderna påverkas med ± 5 % ska tolkas som försumbart eller svårbedömt.



I sju FKB
bedöms transportkostnaderna
minska med
mellan
5 till 15 %

Utförda FKB visar att föreslagna åtgärder i tio fall kan öka företagets konkurrenskraft, men i två fall visar de på en minskning av konkurrenskraften. I tre FKB är det oklart om påverkan och i fem finns ingen uppgift om påverkan.

Nio analyserade FKB visar att föreslagna åtgärder inte löser de utpekade problemen med framkomlighet i transportkedjorna, vilket däremot fyra FKB gör. I två FKB var transportkedjorna inte samstämmiga och i sex FKB saknas svar på frågeställningen om utpekade problem.



Cirka hälften av de planerade åtgärderna finns med i transportplanen (nationell respektive regional) för perioden 2014–2025. I FKB för Malmö godsbangård var svaret delat, åtgärden löser inte direkt det långsiktiga problemet men är bra i ett kortare perspektiv.

När effekter som kan beräknas och värderas ekonomiskt vägts samman med de effekter som inte kan beräknas i den Samhälls-ekonomiska analys som liksom FKB ingår i SEB, är de föreslagna åtgärderna lönsamma i tolv FKB och olönsamma i nio.

Ett fördjupat underlag hittar du på Trafikverkets webbplats, se länk www.trafikverket.se/FKB.

Utförda FKB presenteras i kortformat



A photograph of a railway construction site. In the foreground, a worker in a white shirt, orange safety pants, and an orange helmet is working on a yellow machine. Another worker in orange safety pants and a helmet is further back. The scene is filled with yellow construction equipment, gravel tracks, and some greenery on the right side.

Cirka hälften
av de planerade
åtgärderna finns med
i transportplanen
för perioden
2014–2025.

Bilaga 1

Tabell 2. Sammanställning över objekt samt åtgärdernas påverkan på transportkedjor.

Objekt	FKB	Antal Transport- kedjor	Påverkan konkurrens- kraft	Kostnads- påverkan	Lösning flaskhalsar	Önske- lista
Rämshyttetunneln Borlänge–Ludvika	Regional Liten	1	Nej	±5 %	Nej	—
Birsta–Timrå	Regional Liten	1	—	±5 %	—	—
Malmbanan Murjek bangårdsförlängning	Stor Nationell	3	Ja -5 % till -15 %	Ej sam- stämmighet	—	—
Malmbanan Peuravaara–Rautas dubbelspår	Stor Nationell	3	Ja -5 % till -15 %	ja	—	—
Malmbanan Rautas–Bergfors dubbelspår	Stor Nationell	3	Ja -5 % till -15 %	ja	—	—
Hällnäs–Lycksele elektrifiering	Stor Nationell	3	Ja -5 % till -15 %	nej	—	—
E4 förbifart Skellefteå	Stor Nationell	3	Ja -5 % till -15 %	Nej	—	—
Norrbotniabanan Umeå–Skellefteå ny järnväg	Stor Nationell	3	Ja -5 % till -15 %	Ja	Ja	Ja
Norrbotniabanan Umeå–Dåva	Ja	-5 % till -15 %	Ja			
Ny järnväg	Stor Nationell	3	Ja -5 % till -15 %	Ja	Ja	Ja
Farled Södertälje–Landsort	Liten Nationell	2	Ja -5 % till -15 %	Ja	Ja	Ja

Objekt	FKB	Antal Transport- kedjor	Påverkan konkurrens- kraft	Kostnads- påverkan	Lösning flaskhalsar	Önske- lista
Nynäsbanan godsanpassning	Liten Nationell	2	Ja	±5 %	Nej	—
E4 Lv 259 Tvärförbindelsen Södertörn	Stor Regional	2	Ja	—	Ja	—
Värnamo-Jönköping-Vaggeryd-Nässjö	Stor Nationell	3	—	-5 % till -15 %	—	—
Malmö godsbangård	Liten Nationell	2	Indirekt Ja	—	—	Ja & Nej
Vänersjöfarten Trollhättekanal	Stor Nationell	5	Ja	+15 %	Nej	Ja
Farled Göteborgs hamn Alt 1	Stor Nationell	3	Ja	±5 %	Nej	Ja
Farled Göteborgs hamn Alt 2	Stor Nationell	3	Ja	±5 %	Nej	Ja
E20 Vårgårda-Vara	Stor Nationell	3	Ja	-1 % till -5 %	Nej	Ja
Sävenäs Rangerbangård	Stor Nationell	3	Ja/Nej	±5 %	Nej	Ja
E6 E20 Hisingarsleden	Liten Nationell	2	—	±5 %	—	—
E22 E4 Norrköpings hamn	Stor Nationell	3	Nej	±5 %	Ja	—
Sydostlänken	Ja	±5 %	Nej			
Älmhult-Olofström	—	-5 % till -15 %	—			
Alvesta triangelspår	Ja/Oklart	-5 % till -15 %	Ej sam- stämmighet			

Länkhänvisning

FKB objekt: www.trafikverket.se/FKB

FKB-verktyget och manual:
<http://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/Foretagsekonomisk-konsekvensbeskrivning/>

SEB: www.trafikverket.se/SEB

ÅVS-portalen: <https://avs.trafikverket.se/Sidor/default.aspx>



Vill du veta mer om samhällsekonomi eller trafikprognoser?

Besök Trafikverkets webbplats, trafikverket.se,
sök på samhällsekonomi eller trafikprognoser.

Ring till Trafikverkets kundtjänst 0771-921 921
och be att få prata med några av våra experter
på Expertcenter.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se